

NOTRE-DAME DES LANDES



HISTOIRE ET TÉMOIGNAGES

Un projet de 1967

pour répondre aux défis de notre temps

Bon, c'en est assez, ça me fait peine. Beaucoup trop de contre-vérités sont énoncées quotidiennement sur l'affaire de l'Aéroport Grand-Ouest, outrageusement raccourci en NDdL par les supporters de la bande de squatteurs basanés polygames crypto-anarchistes néo-staliniens qui ne se lavent même pas tous les jours. Il est peut-être temps de prendre un peu de hauteur, de dépassionner le débat, et de ramener un peu de sérieux sur ce sujet de haute voltige.

Un peu d'histoire(s)

Le site de Notre-Dame des Landes fut choisi en 1967 (selon les normes européennes environnementales et de préservation de la biodiversité qui devaient à l'époque déjà être les mêmes qu'aujourd'hui) par le Service technique des bases aériennes, puis validé en 1970 par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) pour remplacer "Nantes Atlantique" déjà existant, notamment pour y développer le fret, et aussi un peu pour pouvoir accueillir fièrement le tout nouveau Concorde. Mais si, vous savez, cet avion qui a eu un petit souci le 25 juillet 2000, tuant 113 personnes, et qui ressemblait à un *burn-out* de cigogne sous extasy avec une paire de Ray-Ban.

S'il semble aujourd'hui – mais je m'avance peut-être un peu – que le projet n'accueillera finalement pas le Concorde, dès mai 1967, les autochtones les plus civilisés pouvaient déchiffrer dans la presse locale avec leurs quelques rudiments de langue française que « *La métropole Nantes – Saint Nazaire pourrait devenir le Rotterdam aérien de l'Europe par la création d'un aéroport international de fret au nord de la Loire* ». Les



hommes politiques et leurs experts avaient parlé. Et tout le monde sait ça, ils tiennent toujours leurs promesses.

En 1971, une vague histoire de choc pétrolier mit semble-t-il un peu de sable d'embargo de pays arabes de l'OPEP dans le moteur du projet de nouvel Aéroport à Notre-Dame des Landes. Mais aujourd'hui, comme ces problèmes de pétrole sont définitivement derrière nous, ne vous inquiétez pas, l'histoire peut reprendre son cours.

Après quelques années de trafic stagnant, dans les années 1980 la CCI qui gérait Nantes Atlantique posa la question totalement saugrenue de construire une nouvelle piste perpendiculaire à l'existante, qui eût permis aux avions de ne plus survoler Nantes. C'était sans compter sur l'avis du Conseil général de l'époque qui considéra qu'importaient peu trajectoires rectilignes, sens des vents dominants, et beaucoup moins de nuisances sonores sur la population : « *Faisons au plus simple, de toutes façons, après, il y aura Notre-Dame des Landes* ».

La solution retenue par les experts fut donc de prolonger la piste existante, très mal orientée selon les pilotes et par voie de conséquence selon les riverains qui ne comprennent décidément rien aux expertises des experts agréées par des hommes politiques experts dans l'art d'agréer les experts des expertises.

Les mêmes experts de prévisions de trafic de l'époque annonçaient donc entre 5 et 9 millions de passagers pour l'an 2000, et puisqu'ils ne se trompent jamais comme vous l'avez compris, l'aéroport de Nantes Atlantique en accueille aujourd'hui 3,2 millions par an.

Heureusement, en 2000, sous le gouvernement Jospin – parce qu'on peut être de gauche et moderne – le projet ressortit enfin des cartons.

Mieux qu'un aéroport de fret, un aéroport international ! Il remplacerait l'existant, dont le fonctionnement serait cependant maintenu partiellement pour l'usine d'Airbus voisine, qui expédie ses pièces détachées par avion mais, heureusement pour les riverains, ne fait jamais décoller les siens. Quel rêve merveilleux pour les hommes politiques locaux de s'imaginer accueillir à bras fiscaux ouverts les hommes d'affaires du monde entier apportant la croissance et la mondialisation dans leurs valises en descendant de gros aéronefs sur deux pistes neuves ! Et quel argumentaire économique merveilleux pour un programme de réélection à un mandat local ! Faire décoller et atterrir des avions c'est un peu magique non, vous ne trouvez pas ?

L'actuel aéroport de Nantes Atlantique

La France compte plus de 156 aéroports (475 en comptant les aérodromes), contre 45 en Allemagne (102 avec les aérodromes) et 160 en Grande-Bretagne (357 avec les aérodromes). S'il faut bien qu'on les batte sur quelque chose, c'est fait.

L'aéroport actuel de Nantes Atlantique s'étend sur 320 hectares. Sa piste mesure 2 900 mètres par 45 mètres, et a été bétonnée en 1939, parce que l'herbe, c'est quand même plus pratique pour jouer au golf que pour faire atterrir mamie qui rentre des Seychelles. Cette piste permettrait d'absorber 35 avions par heure, même s'il n'y en a que 10 à 12 actuellement, mais c'est un argument de gauchiste en tongs pas rasé.

Le décret n°2001-705 du 31/07/2001 a inscrit l'aéroport de Nantes Atlantique parmi ceux sur lesquels l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) a des compétences élargies (10 aéroports en France). Traduction : il casse les oreilles de 42 000 personnes, mais comme le nouvel aéroport est en projet, on ne va surtout pas construire une nouvelle piste orientée correctement, ni même régler les questions de gestion du trafic aérien.

Forcément, il a toujours un collectif de crypto-anarchistes pilotes de lignes doutant de la pertinence du projet de Notre-Dame des Landes pour affirmer que *« 30 % des avions qui survolent le centre-ville pourraient l'éviter en passant par le sud de l'agglomération »*. Comment croire Thierry Masson, cet officier-pilote de ligne de 50 ans basé à Nantes qui a tout du conspirationniste notoire quand il déclare : *« Deux tiers du trafic transitent par le sud-est de l'agglomération. J'aimerais bien savoir pourquoi, en arrivant de Limoges, de Poitiers ou de Bordeaux, il faut faire un détour par le nord-est de l'agglomération et survoler le centre de Nantes. »*

Par sa superficie, Nantes Atlantique a déjà la dimension d'un aéroport international. En 2011, pour 60 800 mouvements (les décollages/atterrissages sont un peu les pompes/abdos du contrôleur aérien) l'aéroport a reçu 3,2 millions de passagers.

Sa surface est moitié de celle de l'aéroport Gatwick à Londres, qui, par comparaison, assure 280 000 mouvements par an et reçoit 31 millions de passagers, et quasi-égale à celle de l'aéroport de San Diego, en Californie (USA) qui voit passer annuellement 223 000 mouvements et achemine 17 millions de passagers. L'aéroport de Genève, qui ne possède qu'une seule piste, accueille 10 millions de passagers par an, 170 000 mouvements d'avions, et occupe 340 hectares.

En fait, ce qui sature un aéroport ce n'est pas le nombre de passagers mais bien évidemment le nombre de décollages/atterrissages, et sur ce point Nantes Atlantique est passé de 54 858 mouvements en 2007 à 60 800 mouvements en 2011. En suivant cette courbe, Nantes Atlantique devrait atteindre les 200 000 mouvements en 2750 après la troisième apocalypse, quand Nantes sera devenue la capitale du monde.

Du coup, Nantes Atlantique a reçu le trophée ERA Award 2011-2012 du meilleur aéroport européen, ce qui est donc une excellente raison pour en construire un nouveau.

Cerise on the cup-cake, il y a donc une usine Airbus en bordure de la piste de Nantes Atlantique qui emploie 2 300 salariés à la fabrication notamment des radômes (extrémités avant des avions) et des caissons centraux de voilure de toute la gamme Airbus, pièces qui partent pour assemblage à bord du Beluga, l'avion-cargo d'Airbus. Que se passera-t-il pour Airbus si Nantes Atlantique ferme ? Airbus ne va quand-même pas délocaliser sa production ? La piste serait donc privatisée pour son bénéfice ? A moins – idée lumineuse – qu'on refile l'un des aéroports européens les mieux notés aux bons soins de Vinci, qui saura bien en faire quelque usage rentable : les bâtiments de l'aéroport seront peut-être transformés en *skate-park*, en agence Pôle-Emploi, ou en crèche pour les futurs pilotes de ligne.

« *Un aéroport qui réponde aux défis de notre temps* »

Suite à une enquête d'utilité publique conclue fin 2006, la Commission d'enquête remit en avril 2007 un rapport au préfet de la région Pays de la Loire.

C'est M. Bernard Boucault qui était à l'époque préfet de la région Pays de la Loire. Il avait à peine eu le temps de lire le rapport et de reconnaître le projet d'utilité publique qu'il fut nommé en juin 2007 directeur de l'ENA. Le 30 mai 2012, il fut nommé préfet de police de Paris. Comme quoi même faire les grandes écoles n'empêche pas de finir au poste.

M. Bernard Hagelsteen lui succéda le 20 juin 2007 au double poste de préfet de la région Pays de la Loire et préfet de la Loire-Atlantique. Une carrière à talonnettes que celle de M. Bernard Hagelsteen : en 1984 il devint secrétaire général de la préfecture des Hauts-de-Seine, puis obtint entre 1989 et 1992 le poste de directeur de la police générale à la préfecture de police de Paris, et plus récemment celui de secrétaire général du Comité interministériel de prévention de la délinquance. Proche collaborateur du ministre de l'Intérieur de l'époque, un certain

Nicolas Sarkozy, Bernard Hagelsteen avait eu pour tâche de préparer et de défendre la loi sur la prévention de la délinquance, promulguée en mars 2007. Un mois après l'élection de Nicolas Sarkozy, nommé préfet de la région Pays de la Loire et préfet de la Loire-Atlantique, il héritait donc du dossier du décret d'utilité publique de l'aéroport.

Ce fameux décret d'utilité publique (DUP) est finalement publié le 10 février 2008, suite à une enquête d'utilité publique pour laquelle 63 % des contributions recueillies par les sept enquêteurs étaient opposées au projet. Mais comme on arrête pas le progrès, l'enquête s'est quand même avérée suffisamment positive pour prendre un DUP, même si sur les sept enquêteurs qui ont fait le travail, deux ont abandonné leur position avant la fin des travaux de la commission d'enquête.

Et puisque la mode était à un truc médiatique appelé Grenelle de l'environnement, le décret comportait la réserve que cet aéroport soit de haute qualité environnementale (norme HQE). Contesté par la suite devant le Conseil d'Etat, ce décret sera confirmé en 2009 et en 2010.

Un esprit mal tourné pourrait s'indigner de ce que la présidente de la section des travaux publics au Conseil d'Etat fût Mme Marie Dominique Monfraix, épouse du préfet Bernard Hagelsteen en charge du décret en question, alors qu'il s'agit bien évidemment du fruit du hasard. Un hasard qui valait bien que Mme Monfraix-Hagelsteen fût élevée au grade de Commandeur de la Légion d'honneur le 13 Juillet 2009, ce qui n'a strictement rien à voir, nous ne salirons pas ici la mémoire une femme irréprochable, décédée depuis.

Hasard total également si son époux désormais veuf monsieur Bernard Hagelsteen a pris sa retraite le 1^{er} décembre 2011 pour devenir non pas conseiller à la Cour des comptes comme il l'avait annoncé initialement, mais conseiller auprès du DG de Vinci Autoroutes, puis responsable des péages pour ASF, filiale de Vinci. Vinci en charge du projet du nouvel aéroport. Tout ne peut pas être dramatique, le hasard fait parfois bien les choses, n'en déplaise à la loi dite de pantoufflage concernant les représentants de l'État.

Les projets d'optimisation de l'aéroport existant de Nantes Atlantique n'ont pas été déposés, les solutions alternatives n'ont pas été étudiées : aucun intérêt, puisqu'on fait l'aéroport Grand Ouest de NDDL. Quand au Grenelle de l'environnement, qui préconisait l'étude de solutions alternatives pour les projets à fort impact environnemental, c'est de toute façon aujourd'hui un truc complètement dépassé, d'ailleurs on en parle

même plus à la télévision. J'en ai discuté avec un lobbyiste du bétonnage pas cher, on vous jure *mordicus* que la norme HQE, ça sert à rien.

Alors certains viendront braire que la vraie motivation pour ce projet en 2000 a été de faciliter une opération de rénovation urbaine importante dont une partie se situait dans le périmètre des nuisances sonores de l'actuel aéroport. Et vont s'imaginer que pour ne pas s'embarrasser de contraintes d'insonorisation trop coûteuses, on préfère se débarrasser de l'aéroport et en construire un nouveau.

Et pourquoi pas aussi fantasmer sur les prétendus appétits financiers des prétendus lobbies du BTP, tout ça parce que le Président et le Directeur général de Vinci ont pu faire ensemble quelques voyages au Cambodge avec M.Thierry Mariani.

Écoutez plutôt Jean-Marc Ayrault, un homme qui a eu une vision prophétique de la magnificence de Nantes et lui souhaite « *un aéroport qui réponde aux défis de notre temps* ». Mais si, vous savez, Jean-Marc Ayrault, l'homme qui a réussi à rendre François Fillon charismatique : ancien maire PS de Nantes depuis 1989, ancien député, ancien président du groupe socialiste, il est aujourd'hui conseiller municipal de Nantes, conseiller communautaire de Nantes Métropole (qui participe au financement du projet) , et accessoirement semble-t-il Premier ministre.

Nantes-sur-Ayrault la sublime, nouvelle capitale française : Pensez-donc, avec 1 650 hectares cet aéroport de Notre-Dame des Landes (toutes infrastructures comprises) sera donc plus grand que la surface aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle qui accueille sur 1 400 hectares 540 000 mouvements d'avions et 55 millions de passagers par an (pour une surface totale de 3 257 hectares). Si avec ça Nantes-sur-Ayrault ne devient pas Nantes-sur-Ayrault-la-magnifique...

Veni, Vidi, Vinci

Donc, le 30 décembre 2010, Thierry Mariani, secrétaire d'Etat chargé des transports, a paraphé le contrat de concession du nouvel aéroport Grand-Ouest. Signé par la société concessionnaire des aéroports du Grand Ouest, filiale de Vinci Concessions (85 %), en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes (10 %) et Entreprise de Travaux Publics de l'Ouest (ETPO – CIFE) (5 %), il est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2011.



Comme un bonheur n'arrive jamais seul, Vinci a obtenu la reprise de l'exploitation des aéroports de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire Montoir, en plus de la conception, le financement, la construction, l'exploitation et la maintenance du nouvel aéroport du Grand Ouest Notre-Dame des Landes pour une durée de 55 ans.

Ce projet ultramoderne déposé par Vinci présente deux pistes de 2 700 et 2 900 mètres : on pourrait potentiellement y faire atterrir des A380, mais le futur exploitant de l'aéroport ne prévoit pas l'existence, dès l'ouverture de l'aéroport, de lignes commerciales régulières utilisant l'A380, ni donc les infrastructures adaptées. Comme les gros porteurs ne sont pas trop à la mode, on s'en dénoyaute la cerise. Puisqu'on vous dit que c'est ultramoderne. Faut suivre un peu.

Deux pistes pour 4 millions de passagers. Une bande de sauvages autochtones qui vit là-bas, l'ACIPA (Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame des Landes) soutient qu'il n'existe aucune norme européenne allant dans ce sens. Peut-être, mais qu'est-ce qui leur dit que demain on ne va pas construire 8 pistes supplémentaires à Roissy, avec 60 millions de passagers sur 4 pistes ? Le bon sens n'est pas toujours près de chez vous, vous diront les experts.

Le projet devrait coûter 561 millions d'euros (aucun budget de dépassement n'a été prévu car on sait bien que ça n'arrive jamais sur des gros chantiers), ce qui heureusement en période de crise est une somme tout à fait modeste parfaitement employée. Ce n'est pas comme si avec 561 millions d'euros on pouvait créer des logements, financer des projets écologiques, faire de la recherche... Une paille donc, mais dans l'œil.

La répartition de l'enveloppe globale s'établit comme suit :

a) Vinci apporte autour de 310 M€ sur les 441 M€ évalués pour la réalisation de la plateforme aéroportuaire qui se répartissent comme suit :

- 100 millions d'euros c'est le résultat du bénéfice fait sur Nantes Atlantique entre 2010 et 2017 [sic !] ;
- 100 millions d'euros empruntés sur les marchés financiers cautionnés par les collectivités locales, noir sur blanc dans le cahier des charges [re-sic !] ;
- 100 millions d'euros des actionnaires de Vinci avec un rendement annuel de 12 % imposé.[re-re-sic !].

b) L'Etat (130,5 M€) et les collectivités publiques (115,5 M€) se sont engagés sur une contribution publique totale de 246 M€, financement partagé au travers d'un syndicat mixte comprenant :

- Les Conseils régionaux des Pays de la Loire (40,4 M€) et de Bretagne (28,9 M€) ;
- Le Conseil général de Loire-Atlantique (23,1 M€) ;
- Nantes Métropole (17,9 M€) ;
- La communauté d'agglomération de Saint-Nazaire (2,9 M€) et celle de La Baule-presqu'île de Guérande (2,3 M€).

On rappellera tout de même que lors du débat public de 2002-2003, le prix du baril de pétrole (*brent*) oscillait entre 30 et 40 dollars. Aujourd'hui c'est plutôt autour de 100 dollars le baril qu'il oscille, mais ça n'a évidemment aucune sorte d'importance.

Cinq enquêtes publiques se sont déroulées du 21 juin au 7 août 2012. Quelque 400 contributions ont été déposées ou envoyées aux commissaires enquêteurs, et certains viendront chicaner sur « *la précipitation à organiser l'enquête pendant l'été, avant l'entrée en application de la réforme des enquêtes publiques, ce qui a permis à l'Etat d'organiser la procédure conformément à l'ancienne règle, alors que la nouvelle aurait permis une instruction plus longue* ».

Il y aura bien des pisse-froid pour venir arguer également que les centaines d'hectares requis pour le nouvel aéroport sont des zones humides, en tête de deux bassins versants, que leur artificialisation est contraire aux dispositions du SDAGE Loire Bretagne.

Que normalement ce projet ne peut satisfaire aux exigences de la loi sur l'eau, mais heureusement l'Etat et Vinci proposent une solution, dite loi-du-contournement-de-la-loi, qui permettrait de passer outre : le concessionnaire Vinci-Aéroport du Grand Ouest aurait recourt à des « *unités de compensation zones humides* » calculées selon des coefficients de 0,25 à 2 pour évaluer l'intensité de la réponse compensatoire des mesures.

Bon ok, c'est un peu violer la loi française et la directive européenne cadre sur l'eau, parce que normalement une zone humide détruite doit être compensée par deux hectares construits sur le même bassin versant. Or ici toute la zone du projet et ses alentours sont classés en zones humides. D'accord, il n'est donc pas possible de compenser, l'approche retenue par AGO en termes de fonctionnalités n'est pas viable, mais bon

puisqu'on vous dit que tout ça c'est pour le développement économique. L'état a bien le droit de contredire ses propres directives, sans compter qu'en 2012, on s'en fout de l'eau, après tout.

Les indemnités proposées aux propriétaires qui sont priés de dégager *illico* de la zone avant l'arrivée des pelleteuses sont de 27 centimes par m². Quand on sait que l'un d'eux a par exemple acheté son terrain 24 centimes par m² en 1977, ça laisse rêveur.

Il paraîtrait aussi que le marché européen de permis des émissions de CO², qui renchérit le coût de l'aviation, a été omis dans les études. Comme ces trucs de CO² sont encore des lubies de baba-cools avec des fleurs sur leurs sandales en cuir, on n'en tiendra évidemment pas compte.

D'autres empêcheurs de bétonner en rond viendront pérorer que la concurrence du TGV n'a pas été prise en compte. Mais qui prend encore le TGV entre Nantes et Paris de nos jours ? Et comme si la nouvelle liaison TGV Rennes-Paris prévue pour 2020-2025 allait inciter beaucoup de Rennais à prendre l'avion à Paris plutôt qu'à Notre-Dame des Landes. N'importe quoi.

D'autres encore vous expliqueront que la construction du tram/train depuis Nantes, estimée à 150 millions d'euros, n'est pas prise en compte dans le projet, alors que ses effets sont inclus dans le calcul de bénéfices pour la société Vinci. C'est juste parce qu'ils ne savent pas anticiper sur les bénéfices que réalise le privé à partir des investissements des deniers publics. En attendant, vous viendrez à l'aéroport en voiture et vous paierez le parking, à Vinci bien sûr, qui a obtenu dans le cahier des charges du projet l'augmentation de 7 000 à 11 000 places de parking tandis que les pistes ont été revues à la baisse faute de moyens.

En terme d'emploi, de drôles de sbires contestent l'étude estimant que 1 000 emplois sont créés par million de passagers tout ça parce qu'elle se base sur les statistiques des trois grands *hubs* internationaux qui comptent également le fret, alors qu'en France, pour les aéroports régionaux la norme est de 600 emplois par million de passagers. Les gens sont vraiment tatillons quand il s'agit de leur boulot, c'en devient pénible.

A contrario, l'étude de déclaration d'utilité publique nous explique – c'est un ravissement sans égal quand on fait de la politique – que l'aéroport Grand Ouest de Notre-Dame des landes rapportera entre 600 et 700 millions d'euros à la collectivité. N'en déplaise à l'étude du cabinet CE-Delft de 2011.

D'ailleurs qui s'intéresse à l'avis d'un cabinet hollandais, organisme indépendant de recherche et de conseil spécialisé dans les solutions innovantes aux questions environnementales, qui alerte sur les risques d'un déficit entre 90 millions et 600 millions d'euros selon les estimations, et auteur il y a quelques années d'un rapport ayant contribué à l'abandon de l'extension de l'aéroport d'Heathrow à Londres ? Surtout quand il conclut que l'optimisation de Nantes Atlantique apparaît plus génératrice de richesses pour la France que la construction d'un nouvel aéroport à Notre-Dame des Landes. Franchement, on s'en fout un peu, qui va aller tenir compte de ça, sérieusement ?

Certainement pas Vinci, qui nous propose un monde merveilleux à Notre-Dame des landes :

De 4 millions de passagers à la mise en service, le trafic (actuellement 3,2 millions par an à Nantes Atlantique) passera à « *9 millions de passagers par an d'ici 2065* » (ils sont aussi fins démographes). C'est promis. Vinci réduira aussi « *la consommation d'énergie par 3 par passager* ». Vinci utilisera des « *techniques de construction innovantes pour l'ensemble du chantier* ». Vinci aura un « *bilan carbone positif sur la durée du projet en intégrant la construction* ». Vinci est tellement balèze qu'à l'extérieur, « *les jardins diffuseront les parfums spécifiques des essences locales* » (si si, c'est dans le projet). Comment ne pas être émerveillé par l'odeur de la nature en *patch* ? Encore un peu de *forcing* et les agriculteurs du coin pourront même peut-être négocier des horaires de diffusion des odeurs de bouse de vache, ça leur rappellera le bon vieux temps.

Libérer des terrains de l'aéroport Nantes Atlantique, dans cette partie sud-ouest de l'agglomération répond surtout à une logique d'aménagement global (en fait cet aéroport nous emmerde un peu dans nos projets urbanistiques) : « *Selon l'Insee* », répète le commandeur Jean-Marc Ayrault, « *Nantes accueillera 150 000 habitants supplémentaires d'ici 2030* ». En urbanisme, on appelle ça régler le problème par le vide. En politique et nombre de voix, on appelle ça régler le problème par le plein.

Et qui vient d'obtenir la concession de cinq aéroports de l'Ouest, et aura le droit de construire de nouveaux quartiers sur les terrains libérés par l'ancien aéroport de Nantes Atlantique ? Vinci, bien sûr. (Vous aviez deviné ? Vous avez gagné le droit de financer le projet NDdL !).

Décidément, nos politiques sont des génies, mais les gens de chez Vinci, ils sont vraiment trop forts...

Pierre Deruelle, le 24 novembre 2012.

P. S. : On me dit que sur place, le dialogue bat son plein, emmené par un Manuel Valls grand amateur de débats démocratiques. Vous pouvez donc dormir sur vos deux oreilles, en comptant les avions.



Source du texte et des illustrations :

<<http://www.pierrederule.com/notre-dame-des-landes-un-projet-de-1967-pour-repondre-aux-defis-de-notre-temps/>>



On dirait qu'ça t'plaît de marcher dans la boue...

Du 10 au 17 décembre 2012 j'ai passé une semaine à Notre-Dame des Landes, un petit mois après la manif de réoccupation du 17 novembre sur la désormais fameuse ZAD. Cette Zone à Défendre ou Zone d'Aménagement Différé ou Zone d'Autonomie Définitive voire Zone d'Ancrage de Dissident-e-s – tout dépend d'où l'on parle –, cette Zone d'Atterrissage Difficile pour Jean-Marc Ayrault et son projet d'aéroport dans le nord de Nantes (cf. Rapide chronologie des événements à la ZAD).

Je ne reviendrai pas sur pourquoi toute une frange de la population est opposée à cet aéroport et sur les arguments des un-e-s et des autres. Non, je préfère me concentrer sur les quelques jours que j'ai passés là-bas et sur ce que j'y ai vécu, partagé.

La boue

Le premier élément matériel à prendre en compte et à apprivoiser est... la boue. Au début, surtout quand on vient de la Provence sèche, la boue est une substance qu'on a peu l'habitude de manipuler, et dans le bocage la boue est omniprésente, les précipitations des dernières semaines ayant été exceptionnelles dans un pays déjà à vocation humide.

Planté dans mes hautes bottes, régulièrement je posais le pied avec l'appréhension de ne sentir la terre ferme qu'une fois la boue ayant dépassé le haut de mes bottes. Sans mentir, à certains endroits il devait y avoir pas loin de 50 centimètres d'une boue extrêmement fluide, très jolie dans sa viscosité due aux passages de centaines de personnes.

Et si au début on peut être surpris, voire réticent, on apprend rapidement à évoluer avec plaisir dans cet élément fascinant. En tout cas d'une manière plus joyeuse que les flics restant sur place et dont j'ai vraiment l'impression qu'ils ont du mal à s'y faire... Tout comme les

femmes de ménage d'un des hôtels les accueillant et qui se sont mises en grève contre l'omniprésence de cette boue.

Les flics

Parlons donc un minimum de ces forces bleutées et surarmées. Dans la biodiversité des forces d'occupation militaire sur le terrain nous avons droit soit aux CRS soit aux Gendarmes Mobiles. Entre les deux mon cœur balance. Check points quotidiens, avec ou sans contrôle d'identité. Leur présence fait que les cars de ramassage scolaire ne passent plus sur la zone. Les flics parfois, sans qu'on appréhende exactement pourquoi, (quel ordre a été donné quand et dans quel but?) bloquent tout mouvement, y compris des personnes qui habitent sur place depuis 20 ans... ou laissent passer sans contrôler ou ne contrôlent que les voitures, ou les vélos ou les piétons ou tout le monde ou personne...

Quand nous y étions, trois arrêtés préfectoraux avaient prétention à régir la vie de la zone: interdiction des explosifs, pétards et autres feux d'artifices, interdiction du transport d'essence, et interdiction des matériaux de construction.

Les flics ont parfaitement conscience de leur inutilité dans l'application de ces arrêtés vu qu'eux-mêmes disent « *de toute façon ça va passer par les bois à pied* ». Ce qui effectivement se passe sauf quand des personnes veulent justement s'opposer à l'aberration de telles interdictions et d'une occupation militaire et qu'ils font du forcing pour passer le matériel devant les gardes mobiles dépités et néanmoins gazant. C'est ce qui s'est passé le samedi 15, avec un tracteur qui amenait une crèche pour bambins en kit.

Si tu ne veux pas croiser des uniformes, il suffit de couper sous leurs nez et leurs moustaches par les champs, et donc patauger dans la boue, de nouveau. Et quand il gèle, la boue tord les chevilles.

L'omniprésence policière engendre néanmoins pas mal de casse au sein du mouvement par la répression et les blessés, j'y reviendrai. Face au harcèlement policier un certain harcèlement de la police existe. Depuis des personnes âgées et très bavardes qui pendant des heures parlent et

usent la patience policière en leur demandant pourquoi ils font ça, est-ce qu'ils n'ont pas honte, etc., jusqu'à des actions plus offensives de lutte.

Les forces policières génèrent l'insécurité et dès qu'elles ne sont pas présentes ou qu'on s'en éloigne une tranquille vie de sécession s'élabore dans un phénoménal laboratoire d'expérience humaine.

La vie sur place

Il n'est pas aisé de décrire la fourmilière ZAD, et quasiment impossible de savoir ce qu'il se passe sur les 2.000 hectares de bocages.

Ce qui est évident, c'est que ça construit. Et ça construit, et ça construit... Des cabanes-palettes, des yourtes, des caravanes... Jusqu'à certain rêve de gosse, comme cette maisonnette sur pilotis au milieu de l'étang nommé *les noues pourries* et qu'il faut rejoindre en bateau.

Un gros lieu de stockage de la nourriture s'est organisé au champ, si bien nommé, Hors-Contrôle. Il est constamment réapprovisionné par la générosité et la solidarité d'une foule très diverse de personnes. Différentes cuisines collectives existent autour des quelques gros lieux collectifs et d'activités: cuisine de la Chat-Teigne, de Hors-Contrôle, des Fosses Noires...

Les journées commencent, dès 6 heures, en écoutant *«la radio pirate faite par des pirates qui n'ont jamais fait de radio»*, radio Klaxon qui squatte les ondes de Radio Vinci autoroute. L'info trafic s'est transformée en info trafic!

«Vous êtes bien sur Radio klaxon Pouêt-pouêt 107.7. Une réunion sur les projets d'élevages et de maraîchages est organisée cette après-midi à 17h à la salle de réu de la Chat-Teigne. Et nous vous rappelons qu'il y a toujours 5 camions de Gardes Mobiles aux Ardillières. Apparemment ils ne contrôlent que les voitures mais pas les piétons ou vélos...».

Des permanences médicales se tiennent régulièrement, avec de vrai-e-s médecin-e-s et infirmier-e-s et ce n'est pas un luxe vu le nombre de blessé-e-s engendré-e-s par les forces militaro-démocratiques. Dans le même genre d'idée de protection du mouvement une équipe légale se relaie avec en permanence un téléphone possible à appeler en cas de problème. Un

pool d'avocats accepte aussi de défendre les personnes tombant dans le filet judiciaire.

Et puis il y a les barricades. Forcément, nous devons parler des barricades... Quand les savoir-faire et les matériaux agricoles rencontrent le savoir-faire militant on arrive à des réalisations impressionnantes. Les balles rondes mélangées à la tôle ondulée donnent des barricades à la fois très hautes et qui paraissent plutôt solides. Surtout là, quand il y a eu du temps pour penser, construire et renforcer les barricades. Les barricades alliées à la détermination des personnes défendant les lieux sont de réels obstacles et en tout cas des ralentisseurs de l'action policière permettant aux soutiens extérieurs à la zone de venir en renfort lors de possibles attaques policières. La vigilance sur les barricades commence aussi très tôt le matin, vers 5 ou 6 heures. La tension et l'attention dépendent malgré tout de la situation juridique (même si à différentes reprises la préfecture est passée en force sans même respecter le droit dont elle se targue!) et pour l'instant on est dans une sorte de *statu quo* assez bizarre.

La barricade génère d'un côté un enthousiasme, de l'énergie car, *enfin*, nous sommes dans une situation où de vraies barricades existent et ne sont plus une référence historique (type la Commune ou Mai 68) ou exotique (type Oaxaca). Ici et maintenant nous vivons des circonstances historiques nécessitant ces moyens. D'un autre côté la mythologie de la barricade et sa dynamique quelque peu guerrière génère une ambiance qui n'est pas forcément ultra agréable car très viriliste, grosses couilles et testotéronocompatible. Un certain nombre de femmes qui ont pu être sur les barricades ou participer aux différents affrontements passés ne veulent plus mettre les pieds là-bas à cause de cette ambiance. C'est dommage.

Dans le même ordre d'esprit de ne pas idéaliser ce qui se passe sur la zone, des attitudes et propos homophobes et sexistes plombent parfois l'ambiance. Au moins deux couples homos se sont fait suivre, moquer ou menacer...

Comme quoi, on peut être contre l'aéroport mais pas contre son monde...

Les risques

Si dans les premiers temps des expulsions la violence était relative, cette situation de pression policière a par la suite mené, comme je le disais déjà, à pas mal de casse humaine. Les flash-balls et grenades assourdissantes font beaucoup de blessé-e-s. Les grenades envoient des tout petits bouts de plastique ou de métal qui, comme ils sont chauffés à blanc, entrent dans les chairs en cautérisant la plaie. Il est très difficile ensuite d'enlever ces restes. Sans compter bien évidemment les tirs tendus, de lacrymos ou de grenades de désencerclement.

La volonté répressive paraît grandir les derniers temps, avec une augmentation des procès et des arrestations. Au dernier compte, on en était à 80 arrestations avec procès à venir ou se tenant dans la foulée du fait des comparutions immédiates. Les peines sont principalement du sursis, avec des amendes pour refus de fichage ADN ou d'empreintes et avec interdiction de territoire des cinq communes entourant la ZAD. Deux personnes sont néanmoins en prison pour 5 et 6 mois fermes, ce qui commence à faire très lourd. Le besoin de solidarité est important. Est-ce parce que les procès ont commencé de manière sporadique et dispersée que la mobilisation contre la répression m'est apparue comme assez légère au début? C'est en cours de changement car on arrive à un tel nombre de personnes incriminées que la solidarité commence à s'organiser concrètement.

Une pensée aussi aux personnes blessées, plus ou moins grièvement, et qui sont soit encore à l'hôpital soit en convalescence.

Situation politique

Le foisonnement humain et social, le quotidien de suractivité pourrait presque faire oublier la situation politique concrète de où en est la lutte et le mouvement.

J'ai l'impression que depuis bien longtemps nous avons un mouvement de lutte réellement fort et qui ne faiblit ni par les revirements médiatiques ni par la pression/répression policière.

La violence des agressions policières des 23 et 24 novembre 2012 ¹ et les plus de cent blessé-e-s ont renforcé la cohésion du mouvement, la solidarité.

Une bagarre juridique a aussi été menée sur l'autorisation de destruction/d'expulsion des cabanes construites le 17 novembre, en particulier la Chat-Teigne. Le 4 décembre au tribunal de St Nazaire, la pref. demandait la destruction. Le tribunal a donné son rendu le 11, ce qui était déjà une déception pour la pref. Le 11 au matin, le tribunal autorise la destruction des cabanes. Les opposant-e-s disent qu'il y a des personnes qui y habitent, et qu'il faut un jugement ordonnant leur expulsion avant de pouvoir détruire. En trois heures (sans doute un record du monde de célérité judiciaire), le tribunal donne l'autorisation d'expulser. La préfecture déclare alors que les opposant-e-s n'ont plus aucun droit. Encore une fois la préfecture s'est lamentablement fourré le doigt dans l'œil, car ces opposant-e-s qui ne revendiquent pas le droit ont prouvé à la préfecture qu'il y avait d'autres voies, et en particulier un recours en rétractation qui aurait été du plus mauvais effet pour les services préfectoraux, puisqu'ils risquaient d'être forcés de lancer une procédure d'expulsion nominative, les procédures traditionnelles sur les squats. La préfecture a demandé que le recours ne soit pas déposé et a lancé cette procédure nominative.

Toute cette fastidieuse action juridique démontre une des forces du mouvement: on ne lâche rien sur rien, des barricades jusqu'au plan juridique...

A côté de ça, l'Etat a lancé le 21 novembre la commission du dialogue, avec trois zoli-e-s technocrates qui ont déjà participé et/ou organisé des débats publics sur des grands projets d'infrastructures type autoroute. Une commission qui brasse du vent peut-elle être qualifiée d'éolienne?

Au moins deux conditions ont été posées par l'ACIPA, l'association citoyenne opposée à l'aéroport: le retrait des forces d'occupation policière

¹ A noter que cette intervention est très certainement illégale, même si elle venait de la préfecture avec des ordres des plus hautes instances. Les mêmes qui se gargarisent de l'Etat de droit et de la légitimité démocratique ne se donnent même plus la peine de respecter leurs propres principes quand ils se retrouvent face à une force réelle et déterminée. Les naïvetés démocratises en ont encore pris un coup!

et la possibilité d'aborder le fond du sujet, c'est-à-dire la construction ou pas de l'aéroport. Il n'est pas question de discuter des aménagements à apporter au projet pour qu'il puisse se faire.

Le PDG de la commission du dialogue a annoncé que son travail continuerait jusqu'au 31 mars dernier délai et que ce serait un mauvais signe de dialogue s'il y avait des expulsions (ou tentatives) sur la ZAD. La préfecture comprendra-t-elle cette subtilité ou au contraire essaiera-t-elle de nouveau un coup de force croyant les opposant-e-s endormi-e-s par les déclarations de la commission du dialogue? Juridiquement, un des derniers lieux en dur sur la zone, la Sécherie, est expulsable depuis le 27 décembre et on verra les suites juridiques sur la Chat-Teigne.

La rencontre des comités locaux

Les 15 et 16 décembre avait lieu la première rencontre nationale des comités locaux à Notre-Dame des Landes. Entre 150 et 180 comités s'étaient déplacés réunissant de 300 à 400 personnes (à ce jour, il y a presque 200 comités locaux). Pour comparaison et mémoire, au plus fort de la lutte au Larzac contre l'extension du camp militaire, on ne comptait qu'entre 70 et 80 comités locaux. C'est vrai qu'Internet n'existait pas encore...

Après une matinée passée à la présentation succincte des diverses dynamiques locales et des actions de soutien qui ont pu être réalisées dans toute la France, nous avons travaillé une après-midi en commission. Il y en avait quatre:

- L'implication des collectifs locaux sur la vie de la Chat-Teigne et sur la ZAD. Il en est sorti une proposition de relais par ville et un début de calendrier a été élaboré. Ceci permettrait d'une part de soulager les personnes vivant sur la ZAD et par ailleurs d'apporter un contenu de discussion et de débat issu de l'identité et la manière de faire de chaque lieu.

- Organisation de la réponse sur la zone en cas de tentative d'expulsion (de la Chat-Teigne ou tous autres lieux). L'idée était de voir ce qu'on pouvait imaginer un peu dans le style de la manif de réoccupation du 17 novembre. Tout n'est pas encore très clair, mais il semblerait qu'on

s'oriente pour une manif de Nantes à la ZAD quelques semaines après les tentatives d'expulsion.

- Coordination d'actions décentralisées par les comités locaux. Ces actions seront de deux ordres, soit en réaction à une tentative d'expulsion sur la zone soit les actions du «quotidien» pour continuer la pression populaire. En réaction à une attaque policière, un appel à occuper dans les deux jours suivants les lieux de pouvoir: préfectures, sous-préfectures, mairies, etc. Sinon, différents appels ont aussi été lancés, hors actions policières sur la zone: appel à péage gratuit lors des vacances de Noël, appel à parasiter les vœux de nouvelle année des nos chers élu-e-s PS à quelque niveau que ce soit: mairies, conseils généraux, conseils régionaux, députation... Deux jours d'action nationale contre Vinci se tiendront aussi les 18 et 19 janvier, à chacun selon ses moyens et envies. Et peut-être que j'en oublie.

- Outil de coordination entre les comités locaux et évocation d'une charte. De grands débats stratégiques et politiques autour de la possibilité d'une charte se sont tenus. Votre serviteur est dans l'incapacité d'en rendre compte, désolé. Ce qui est apparu clairement c'est la gestion commune d'une liste mail entre l'ACIPA et le mouvement des occupations. Ça paraît peut-être anodin, et on pourrait se dire encore une énième liste mail. C'est vrai, mais ce qui est à noter c'est la gestion commune de la liste et pas son existence, car la relation entre l'ACIPA et le mouvement des occupations n'a pas toujours été très facile et il y a quelques semaines il aurait été impossible d'imaginer une telle gestion commune. Une autre rencontre nationale est d'ores et déjà prévue pour le printemps, dates à préciser.

Après la boum disco endiablée du samedi soir, le dimanche matin un débat stratégique en grande assemblée nous a réunis avec, auparavant, une prise de parole des différentes composantes de la lutte. L'après-midi une visite de la Chat-Teigne était organisée.

En dehors des insatisfactions inhérentes aux assemblées en grand groupe par exemple, ces rencontres étaient particulièrement enthousiasmantes. Je n'avais jamais assisté dans une telle diversité de personnes à des discussions où l'évidence d'une certaine radicalité ne se

discutait pas. Certaines personnes issues de partis politiques ont demandé à ce que les partis puissent exister dans cette lutte. Même pas ça se discute! Le principe que les individus peuvent venir mais pas les organisations en tant qu'organisation et encore moins les partis en tant que parti est intégré et on n'en parle plus. Dans le même genre d'idée la diversité des tactiques et des types d'actions étaient une base d'accord avec comme pilier l'union du mouvement et la non-dissociation. Il est vraiment revigorant de sentir un mouvement où enfin le débat violence/non-violence est concrètement dépassé dans la pratique et dans la parole². La composante issue du mouvement des occupations a su gagner ses galons de respectabilité par la lucidité politique et stratégique de son implication. Avoir pensé des années à l'avance les occupations, les expulsions et les moyens d'y faire face, avoir toujours gardé un temps d'avance sur les gouvernants en particulier en ayant prévu la manif de réoccupation depuis plus d'un an et demi et avoir eu le courage et la pratique des barricades et de se défendre des agressions policières, toutes ces raisons font que beaucoup de monde comprend mieux cette dynamique politique et la respecte enfin. Et ceci n'évacue pas les débats ni certaines incompréhensions venant de cultures de luttes très différentes...

Ces deux jours de rencontres vont avoir une importance dans les temps à venir, même si ce sera très difficile de l'évaluer. Le mélange de radicalité alliée avec un réel espoir de victoire et la brèche ouverte pour parler de l'aménagement du territoire et des infrastructures nuisibles et imposées, tout ceci a commencé à irriguer la société française, et on verra dans quelque temps comment ces graines auront germé...

La suite

Il paraît assez évident que l'Etat, ses chiens de garde et les élu-e-s militant pour le projet commencent à paniquer et à ne plus savoir quoi faire face au *kyste* zadiste. Dernier exemple en date, la publication d'un appel d'offre de 200.000 euros par le syndicat mixte de l'aéroport pour favoriser les arguments pour l'aéroport aussi bien dans les médias que

² Voir à ce propos le texte *Contre l'aéroport, mais pacifistes que ça !* (reproduit ci-dessous) en réponse entre autres à la tentative de récupération de Susan Georges (hé oui, il semblerait qu'elle existe encore et qu'on n'en soit pas encore débarrassé).

dans les réseaux sociaux. Appel d'offre déjà hautement comique car il semblerait donc que les arguments pour l'aéroport ne soient pas suffisamment probants puisqu'il faut les asséner à coups de sociétés spécialisées dans le lobbying. Et le dernier gag en date est le retrait de cet appel après le tollé suscité par ce dernier et aussi les actions menées par les opposant-e-s pour se procurer et répondre à l'appel d'offre. Enième recul des édiles qui ne savent plus comment faire... Leur dernier et ultime argument quand tous les autres sont démontés pied à pied est le respect de la démocratie représentative, car ils ont été élu-e-s en étant pour ce projet, ne s'en sont jamais caché-e-s et que quand même il faut la respecter cette démocratie. Eh ben non, et c'est justement aussi ce qui s'élabore sur place dans le bocage, c'est une autre démocratie, sans délégation, sans représentant-e-s, sans expert-e-s, juste une démocratie directe et égalitaire. Tu m'étonnes que les personnes sortant de l'ENA ne comprendront jamais ce genre de dynamique et de pensée! Un autre monde se vit.

Un des débats lors de la rencontre des comités locaux portait sur le lien avec les luttes locales avec deux axes. Doit-on surfer sur la dynamique ZAD pour renforcer les luttes locales (contre les lignes LGV ou THT, contre les surfaces commerciales, contre les stades, contre les autoroutes, etc.) ou doit-on d'abord se concentrer sur la ZAD, continuer à taper, et taper encore pour enfoncer le coin et enfin gagner? Et cette victoire renforcerait toutes les luttes locales. Difficile de trancher, évidemment, et en termes de mouvement social il n'y a, heureusement, pas de science exacte. Ce débat révèle deux choses, la prégnance future des débats sur les infrastructures comme déjà mentionnée et aussi la possibilité, l'éventualité de la victoire. Ce qui ne va pas sans poser de questions. De quelle victoire parle-t-on, quand on lutte contre l'aéroport et son monde? Pour l'aéroport, peut-être que nous pouvons gagner, pour le monde un nouveau cycle de luttes acharnées devra être mené pour commencer à entrevoir des prémices de lumière...

Et puis que va-t-il se passer sur la ZAD si le projet est abandonné? Des discussions commencent sur la zone. Des discussions PAC: Perspectives Agricoles Communes. C'est bien de garder l'initiative et un pas d'avance, même s'il ne faudrait pas pêcher par optimisme. La lutte doit continuer,

car le projet est toujours d'actualité. Autre question: l'union sacrée actuelle qui vient des agressions policières tiendra-t-elle quand on discutera avec le pouvoir de l'avenir de la zone?

Mais on en est pas là, et le recul du gouvernement n'a pas encore lieu. Ce qui paraît sûr c'est que Ayrault ne pourra pas rester comme Premier ministre s'il y a un recul sur le projet. Donc à voir avec les prochains remaniements.

Et puis continuons encore et toujours, répondons aux différents appels issus de la ZAD, allons voir sur place comment ça se passe, pourrions nos élu-e-s et leurs vœux indigestes et continuons cette lutte enthousiasmante!

Tuttle

Série de trois articles parus dans la feuille hebdomadaire de [Radio Zinzine](#) *l'Ire des chénaies*, décembre 2012.



Rapide chronologie incomplète des événements à la ZAD:

1967: début du premier projet de l'aéroport de NDDL prévu pour accueillir le concorde.

1973: création de l'ADECA, association des exploitants agricoles, 1ère association contre l'aéroport. Le choc pétrolier et le fiasco Concorde ont raison de ce premier projet.

Début des années **2000**: un certain Jean-Marc A. relance le projet. Création de l'ACIPA, association citoyenne ayant lutté principalement sur le terrain juridique, avec pétition et grand rassemblement humain ponctuel.

2008: le collectif des habitant-e-s qui résistent invitent à venir s'installer et occuper la zone.

2009: Camp Action Climat sur la ZAD. (R)appel à occupation. La dynamique d'installation sur la zone est potentialisée.

2012: après une grève de la faim de quelques personnes à Nantes pendant la campagne électorale accord avec le PS: pas d'expulsion jusqu'à la fin de tous les recours juridiques. Désaccord et différence d'analyse au sein du mouvement d'opposition. Certain-e-s croient que cet accord s'applique pour tout le monde, d'autres disent que ceci ne concerne pas la dynamique des occupations d'après 2008.

16 octobre 2012: début de l'opération César des expulsions sur la zone. A midi la préfecture déclare que l'opération est terminée et que les expulsions ont toutes réussi. Pendant presque 3 semaines des affrontements entre les flics et les opposant-e-s auront lieu. Il faudra plusieurs jours pour expulser certains lieux.

17 novembre 2012: Grande manif. de réoccupation. Environ 40.000 personnes participent à ce qui s'apparente à une action directe de masse avec reconstruction de 6 cabanes. Le cortège est ouvert par un groupe d'auto-défense de 2.000 personnes, avec banderole renforcée et caddies de supermarchés. France Inter parle au journal de 13 heures d'une manifestation de 2.000 personnes.

23 et 24 novembre 2012: Attaque policière sur la Chat-Teigne, très probablement illégale le 23. Très durs affrontements dans la forêt de Rohanne. Plus de 100 blessé -e-s. Réactions dans toute la France avec des actions de solidarité qui d'ailleurs ont débuté dès le 16 octobre.

La suite reste à écrire...

Contre l'aéroport, mais pacifistes que ça !

En réponse à deux tribunes parues dans le journal Le Monde ³

La semaine dernière deux tribunes successives sont parues dans votre journal ⁴. Elles sont le fait de « présidentes », « porte-paroles », élu.e.s d'organisations et partis politiques. Elles portent un point de vue qui paraît englober tout le mouvement d'opposition à l'aéroport de Notre Dame des Landes. Elles ont en commun d'affirmer que le mouvement a toujours été non-violent, que l'hostilité face à la police était le fait d'infiltrés policiers, que la manifestation du 17 novembre était pacifique... ⁵ Quand on retrouve en quelques paragraphes, les termes « non-violents » et « pacifique » martelés à ce point, on peut se dire que l'on a affaire à une opération de recadrage idéologique et en l'occurrence de réécriture de notre histoire commune.

Pour nous qui partageons cette lutte, cette réécriture de l'histoire est pour le coup violente. Nous ne pouvons laisser quelques tribuns et porte-paroles auto-proclamés rayer d'un coup de plume ce que nous avons vécu ces dernières années. La complexité de notre réalité, faites de long débats et de contradictions, de pratiques multiples mais aussi de liens qui se tissent, s'est encore intensifiée depuis le 16 octobre et le début de la vague

³ Ce texte est la version originale d'un article tronqué paru dans le journal *Le Monde* du 13 décembre 2012.

⁴ Catherine Conan, Geneviève Lebouteux, Sylvie Thébaud, Françoise Verchère, Pierre Giroire et Frank Meyer, « Notre-Dame-des-Landes : la démocratie en question », *Le Monde* du 5 décembre 2012 ; Susan George, présidente d'honneur d'Attac et Aurélie Trouvé, coprésidente d'Attac, « Notre-Dame-des-Landes, un creuset pour les mouvements citoyens », *Le Monde* du 6 décembre 2012.

⁵ Quelques citations parmi d'autres : « Les opposants dans leur diversité ont multiplié les formes de contestation mais sont toujours restés intransigeants sur le fait que la lutte contre ce projet doit être non-violente. [...] toutes les ruses de la répression ont été mises en œuvre : [...] La manipulation en infiltrant des éléments provocateurs pour pousser à l'affrontement avec les forces de l'ordre ou à l'agressivité envers les journalistes. [...] Le pari de la non-violence et de la démocratie. Notre détermination reste aussi intacte que notre volonté de lutter pacifiquement contre ce projet ruineux pour les finances locales, destructeur de l'environnement et de la vie des gens qui habitent sur ce territoire et y travaillent. »

d'expulsion, appelée « opération César ». Nous savons que l'écriture de l'Histoire est généralement le privilège des dominants. Qu'ils soient premier ministre ou président d'honneur d'une association citoyenne, ceux-ci semblent toujours estimer que, quand bien même on viendrait piétiner nos maisons et nos cultures, il nous faudrait rester calmes et polis. Mais l'Histoire ne s'écrit pas seulement sous les projecteurs médiatiques et dans les cénacles politiques. Nous ne renoncerons pas à ce qu'elle nous appartienne aussi.

On peut se demander si la « non-violence » invoquée par certain.e.s inclut aussi les barricades en feu et les projectiles lancés sur la police pour ralentir son avancée, les sabotages d'engins de chantier, et les marques laissées sur les permanences et bureaux de ceux qui nous attaquent. Ce « pacifisme » parachuté serait alors sans doute comparable à celui attribué en occident aux « révolutions arabes » tandis que les rues du Caire ou de Tunis s'embrasaient.

En attendant, il faut un sacré toupet, après un mois et demi d'expulsion et de résistance acharnée dont les images ont été montrées en boucle sur toutes les télévisions et journaux, pour clairoonner à tout va sur le « pari de la non-violence ». Si nous ne nous étions pas défendu, de toutes ces manières là aussi, il n'y aurait probablement plus grand monde pour parler de la zad aujourd'hui, moins encore pour y vivre. Mais cette réalité là semble à ce point déranger les habituels détenteurs de la bonne morale militante, tellement pressé.e.s de se positionner, qu'ils et elles ne comprennent même pas qu'il est peut-être encore un peu tôt pour gommer les coups échangés.

Nous avons lancé, il y a plus d'un an, l'appel à une grande manifestation de réoccupation en cas d'expulsion et avons participé à son organisation jusqu'au bout, par le biais d'une assemblée ouverte réunissant jusqu'à 200 personnes. Nous pouvons affirmer ici qu'il ne s'est jamais agi de mettre en avant un défilé « pacifique », mais bel et bien une action directe d'occupation en masse. Son objectif n'était certes pas l'affrontement et nous avons décidé dans ce contexte de porter une attention particulière à ce que celles et ceux qui ne le souhaitait pas puissent l'éviter. Pour autant nous nous étions préparé.e.s en amont aux possibilités de barrages et à la nécessité d'auto-défense des manifestant.e.s en cas d'agression policière.

Si certain.e.s peuvent dire *a posteriori* que cette action collective a été « pacifique » c'est bien parce que les forces de l'ordre ont choisi de s'effacer ce jour là face à la force du mouvement.

Quelques jours plus tard, quand les troupes sont revenues pour expulser, détruire et blesser - des centaines de personnes de tous horizons ont éprouvé côte à côte cette capacité d'auto-défense, avec des chants, des sittings mais aussi des cailloux et des bouteilles incendiaires. Tout.e.s celles et ceux qui ont partagé ces journées savent bien que cette diversité de réponse n'a pas été tant source de scissions et de séparations, mais bien plutôt de rencontres et de solidarités mutuelles. L'avenir de cette lutte s'est écrit pendant ces moments là, et pas depuis un bureau.

Pour notre part, il ne nous viendrait pas à l'esprit d'affirmer, que « le mouvement pratique toutes les variétés de résistance, toujours violentes » ⁶. La réalité du mouvement c'est une multitude de personnes qui font de la logistique, des repas, de la communication, des collages, des dossiers juridiques, des lance-pierres, des pansements, des chansons, qui construisent des maisons, cultivent, se couchent sur les routes ou y courent masqués... Beaucoup d'entre nous partagent ces différentes manières de se rapporter au mouvement suivant les heures, les jours, les montées de colère, de joie ou les réflexions tactiques.... Ce que nous vivons sur le terrain, ce n'est pas une nécessité de s'affirmer comme violent ou non-violent, mais une volonté de dépasser ces catégories idéologiques et séparations neutralisantes. Nous sommes un peu trop complexes pour rentrer dans les caricatures du pouvoir : « ultras », « gentil écolos », « opposants historiques », « jeunes zadistes »... Fort heureusement et malgré les tentatives désespérées d'Auxiette ⁷ ou de Lavernée ⁸, les divisions posées en ces termes n'ont plus eu tellement de prises sur les dynamiques de ces dernières semaines. Quand des paysans mettent en jeu

⁶ Dans sa tribune Susan Georges affirme : « Aujourd'hui comme hier, les opposants pratiquent toutes les variétés de résistance, toujours non-violente. »

⁷ Jacques Auxiette président PS de la région Pays de Loire qui sur France inter avait demandé au Préfet « de passer au Karcher la frange la plus radicale des opposantes de Notre Dame des Landes. »

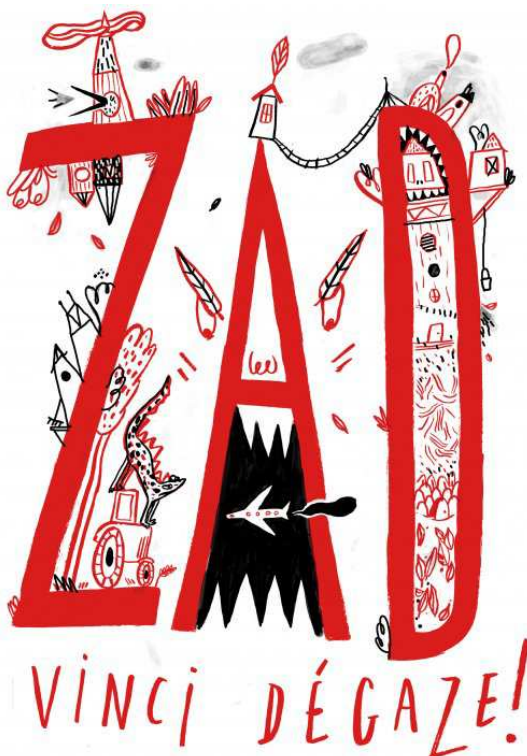
⁸ Christian de Lavernée, préfet de la région Pays de Loire, artisan de l'opération César qui a dénoncé à de nombreuses reprises « la violence d'une minorité autonome, venue d'ailleurs » et marqué la différence qu'il faisait entre « entre les opposants violents et les personnes et associations qui font connaître leur opinion dans un cadre légal. »

leurs tracteurs et les enchaînent auprès des barricades, quand des trous sont creusés dans les routes, quand la police est prise en embuscade, il s'agit de se donner les moyens adéquats pour répondre à la situation. Ce que nous voulons mettre en avant, maintenant, ce ne sont pas des mots magiques brandis en totems comme autant de brides sur nos potentialités collectives, mais une détermination commune à ce que cet aéroport ne se fasse pas.

Quant aux profiteurs et aménageurs, nous ne nous faisons pas d'illusion sur le fait qu'ils continuent d'imposer leurs projets par la force. À nous de faire en sorte que les concrétiser finisse par leur nuire plus que de les abandonner.

Des résistant.e.s à l'opération César, le 13 décembre 2012.

Texte paru sur le site d'information de la ZAD : <zad.nadir.org>



La génération «Y»

Nous sommes né-e-s après Tchernobyl, tandis que nos parents disaient «plus jamais ça». Ils-Elles n'ont pas su empêcher qu'en 2011, il y ait Fukushima.

On nous appelle avec dédain « génération Y », à cause de la forme des écouteurs autour du cou. Nous serions apathiques et déboussolé-e-s, fruit des nouvelles technologies et d'internet. Pourtant si toute une frange de nos aîné-e-s ont accepté sans broncher l'idée de vivre les derniers temps de la vie sur terre, nous ne nous y résoudrons pas.

Nous avons choisi de vivre et de nous battre. On nous parle de s'envoler vers des « exo-planètes » quand celle où nous sommes sera souillée, alors que certain-e-s d'entre nous ont déjà du mal à rentrer chez eux-elles faute de bus. Depuis la petite école on nous « sensibilise » : il faut trier la poubelle, éteindre la lumière, faire preuve de civisme. Et puis les mêmes prêcheurs-euses arrivent avec leurs gros sabots et dégueulassent nos petits efforts à coups de béton, de pesticides, de nucléaire.

Mais tout ça, c'est pour « la croissance », qui finit par devenir « l'obésité » d'un système qui ne voit pas arriver la crise de foie planétaire. Nous arrivons dans le merdier sans promesse d'embauche, et l'embauche d'ailleurs, est-ce que ça donne un sens au travail qu'on fait? On veut des métiers, on nous livre en chair à tout faire, six mois par-ci, trois mois par-là... Il faudra aller un peu à Lille, un peu à Marseille, puis vivre dans sa voiture dans les périodes creuses.

Cette «précarité» sera par extension celle du logement aussi, et la pauvreté deviendra plus criante, là où nos ancêtres savaient la compenser par accumulation de stratagèmes, de liens de voisinages, d'outillage et de stock, de conserves, de jardin...

On nous dit pourri-e-s gâté-e-s parce qu'on voit des téléphones dans nos poches, mais le capitalisme nous a rendus pauvres en autonomie, en liens de solidarité, en liberté aussi, autant de petits riens qui séparent le simple du miséreux.

Nos parents ont travaillé dur pour consommer: ils ont maintenant le cancer et la nature est mise à sac. Cette trajectoire ne peut pas nous intéresser: s'épuiser à nuire à l'intérêt commun en attendant son tour en chimiothérapie.

Tu feras un exposé sur l'énergie renouvelable, le commerce équitable ou l'agriculture bio, tu auras une bonne note mais pendant ce temps-là se tiendra une énième conférence internationale sur le climat à Doha, à Copenhague ou à Paris sans que la moindre mesure ne soit prise. En rentrant chez lui en avion, un élu de province survolant sa ville se dira «tiens, ma ville est petite vue du ciel, il faudrait l'agrandir!» et il fera construire un deuxième, ou un troisième aéroport, un stade de foot, une tour.

La génération «Y» se fout de la visibilité internationale, nous ne sommes pas en concurrence avec les peuples du monde. Les terres agricoles en revanche sont en concurrence avec le béton et les aéroports. En 2012, alors que la date d'une soi-disant fin du monde approche, la lutte pour la vie a pris un nouvel essor à Notre-Dame des Landes, sur le site du futur aéroport inutile de la région nantaise.

Ce mouvement d'occupation et de résistance locale prend une dimension plus générale avec la création de comités de soutien partout en France, et aussi à l'étranger. Compter sur une croissance du transport aérien en dit long sur les ambitions écologiques actuelles. Les uns disaient que l'homosexualité était contre-nature, ils développaient le clonage et les OGM. Les autres disent que «l'énergie est notre avenir, économisons-la» (EdF) et ils construisent des aéroports.

Nous n'avons aucune confiance en eux-elles pour organiser nos vies! Barrons-leur la route dans les bois, dans les champs, dans nos lycées, dans nos facs!

La génération «Y»

(retranscription d'un tract trouvé devant un lycée,
publié sur <vad.nadir.org>)

Sommaire :

Un projet de 1967 pour répondre aux défis de notre temps	2
On dirait qu'ça t'plaît de marcher dans la boue...	13
Contre l'aéroport, mais pacifistes que ça !	25
La génération «Y»	29

Site d'information sur la lutte de Notre-Dame des Landes :
<zad.nadir.org>

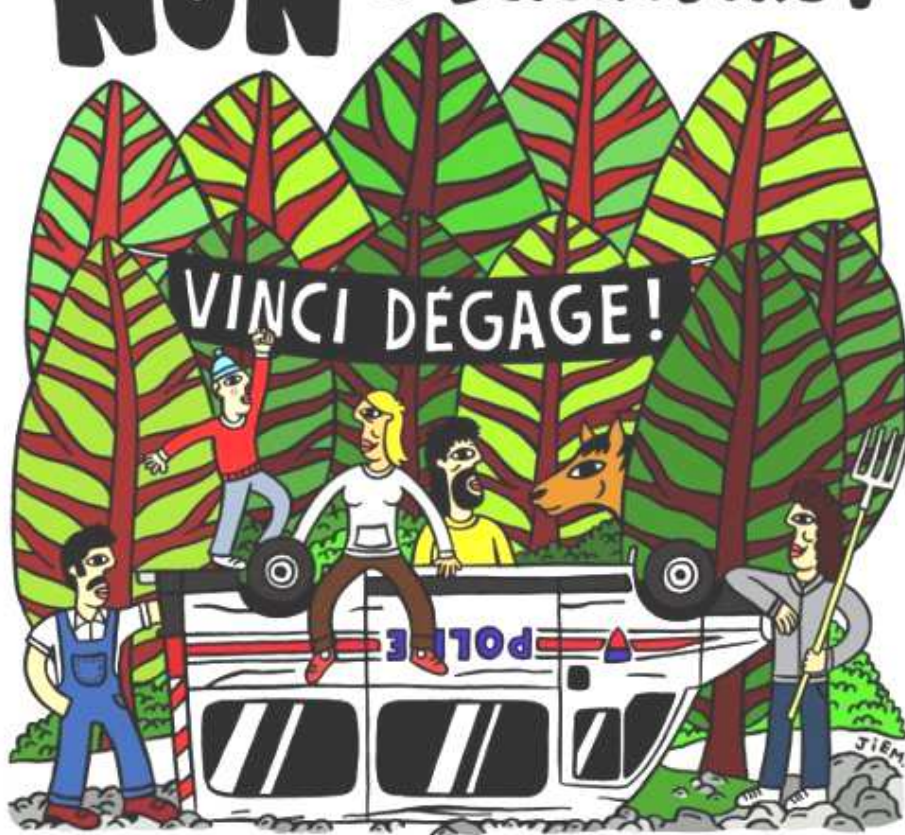
Brochure réalisée par :



04 300 limans.

Abonnement à l'hebdomadaire de radio Zinzine l'***Ire des chênaies*** :
17 € pour 6 mois ; 32 € pour un an.

SOLIDARITÉ **AVEC LES EXPULSÉS** **DE NOTRE-DAME-DES-LANDES** **NON À L'AÉROPORT!**



Ecoutez **Radio Zinzine** sur <www.radiozinzine.org>